第４章　グリーン経営推進チェック項目

本章では皆さんに取り組んでいただきたいチェック項目（環境保全のための具体的な取組項目）を示しています。

ここでは、チェックリストの大項目ごとに項目全体の取組のポイントを示し、小項目ごとにチェック項目を取り上げてそれらに関する解説をまとめています。

（注意）

- 四角で囲んだ網掛け（グレー）部分がチェック項目です。
- チェック項目の末尾に **認証項目** と表記してある項目は、
  グリーン経営認証を取得するときには必須の取組となる項目です。

＜チェックリスト大項目＞

1. **環境保全のための仕組み・体制の整備**
2. **エコドライブの実施**
3. **低公害車の導入**
4. **自動車の点検・整備**
5. **廃棄物の適正処理およびリサイクルの推進**
6. **空車走行距離の削減および効率的走行の推進**
7. **管理部門（事務所）における環境保全の推進**

〈 任意に設定する項目例　〉

社会とのコミュニケーション

チェック項目を取りまとめたものをチェックリストといいます。チェックリストは自社の環境保全の取組状況を把握するために使用するものですが、また、これによりグリーン経営として取り組むべき事項の全体や取組の範囲を一覧として確認することができます。

1. 環境保全のための仕組み・体制の整備

取組のポイント

環境保全への取組を実施するためには、まず、企業として何のために、何を目的に取組を進めるかなどを、会社の方針（環境方針）として従業員や利用者など企業内外の関係者に示すことが重要です。また、取組を推進させるためには、取組の責任者や組織、権限等を決めておく必要があります。また実際に取組を行う従業員に対する環境教育も欠かせません。このため、ここでは環境方針、環境行動計画の策定、推進体制の整備、従業員に対する環境教育などを取組項目としました。

1-1【環境方針】

□ 会社、事業所等の環境保全への取組を示す環境方針を策定しており、環境方針には法規制の遵守など基本的な取組が示されている。〔レベル 1〕 認証項目

□ 環境方針には法規制の遵守に加えて自主的・積極的な取組を定めている。〔レベル 2〕

□ 環境方針は、環境保全への取組状況をもとに、定期的な見直し、改善を行っている。〔レベル 3〕

＜チェック項目の解説＞

環境方針は、環境保全への取組を進めるにあたっての基本方針を、経営方針の一つとして文書で示したものです。

環境方針は、自社の環境保全に対する取組の方針が明示されていればその内容はどのようなものでも構いませんが、まず、環境に関わる法規制を守ることを明確にしたうえで、自社の体制に合った取組を盛り込む場合が一般的です。

また、環境保全の取組については、法規制の遵守に加えて自主的・積極的な取組を定めたり、環境保全への取組状況をもとに、定期的な見直しや改善をおこなったりしていくことが望まれます。

1-2【環境行動計画の作成・見直し】

□ 現状の環境保全活動への取組状況に関する評価結果や、検討した取組改善策を踏まえ、今後の目標や目標達成へ向けた具体的な取組内容などを盛り込んだ行動計画を作成（見直し）している。〔レベル 1〕 認証項目

＜チェック項目の解説＞

第２章の図「グリーン経営推進チェックリストを活用したグリーン経営の推進フロー」にあるとおり、環境行動計画の作成・見直しは、グリーン経営の進め方の基本となる取組です。

環境方針に基づき具体的な取組を進めていくためには、年間の環境行動計画の策定が必要です。環境行動計画はどのような書式でも構いませんが、内容として以下のような構成に基づいて作成し、毎年見直しをはかっていくことが必要です。

①環境保全活動への取組に関する現状・課題の把握

「グリーン経営推進チェックリスト」を用いて環境保全活動への取組チェックをおこないます。現時点での環境への取組状況を把握することにより、今後実施していくべき具体的な取組（課題）を明らかにすることを目的としています。

②目標の設定

把握した取り組むべき課題に対して目標を設定します。

③目標を達成するための具体的な取組内容

設定した目標を達成するための具体的な計画を立てます。「グリーン経営推進チェックリスト」にある個々の取組（チェック項目）のうち、掲げた目標を達成するために今後重点的に取り組んでいこうと考える項目について、具体的な取組内容とスケジュールを立てていきます。

1-3【推進体制】

□ **環境保全に関する管理責任者及び必要に応じて環境保全を推進するための組織を定めている。〔レベル 1〕** 認証項目

□ **管理責任者や組織を従業員に周知し、役割、責任、権限を明確にしている。〔レベル 2〕**

□ **取組の結果を見ながら、管理責任者（あるいは組織）の役割、責任、権限の見直しを行っている。〔レベル 3〕**

＜チェック項目の解説＞

環境保全への取組を全社的に展開するには、責任者や環境保全のための組織を整え、役割、責任、権限を明らかにすることが必要です。企業の規模によっては責任者を補佐し、従業員の取組をリードする組織が必要な場合もあります。環境保全への取組をうまく進めるためには、誰がどのような役割を担い、どのような責任や権限を持っているかを従業員に明確に示していくことが必要です。また、責任者あるいは組織の役割、責任、権限について、環境保全の取組の結果を踏まえながら見直し、それぞれの企業の実体にあった推進体制を整えていくことが望まれます。

1-4【従業員に対する環境教育】

□　環境に関わる法規制や行政指導の内容等を従業員に伝達している。〔レベル 1〕 認証項目

□　環境意識の向上を図るため、環境方針の徹底や環境に関する一般的な情報の伝達等を定期的に行っている。〔レベル 2〕

□　環境保全活動に関する標語や提言を従業員から広く募集し、その内容を自社の環境保全活動に活用、反映させている。〔レベル 3〕

＜チェック項目の解説＞

環境への取組を行っていくには、一人ひとりの従業員が環境問題に対する関心や環境に関する知識を持つことが重要です。したがって、取組の前提ともなる環境保全の重要性や環境に関わる法規制、行政指導の内容等について、ドライバーも含めた従業員へ日頃から伝達しておくことが必要です。従業員の環境意識を向上させるには、グリーン経営の必要性、自社の環境方針の内容や方針を実現していくための具体的な取組、地球環境問題等の一般的な情報等についても、定期的に周知することが大切です。

また、従業員の環境に対する意識を高めるため、環境保全活動に関する標語や提言を従業員から広く募集し、自社の環境保全に活用するなど、従業員の声を反映させる仕組みを定めることが望まれます。

2. エコドライブの実施

取組のポイント

「エコドライブ」とは、急発進・急加速・急ブレーキを控えるなど効率的な走行によって、走行中の燃料消費量を抑える経済的な運転方法であり、CO_2 の削減による地球温暖化防止、NOx などの大気汚染物質の排出量削減などの環境改善効果だけでなく、燃料費の削減、事故防止という面でも効果がある重要な取組です。

エコドライブによって燃費の改善や環境負荷の低減を図るためには、まず、燃費実績を把握したうえで、それをもとに燃費の改善目標を設定します。また、エコドライブを計画的に進めるためには、推進責任者を設置することが必要です。さらに、エコドライブの重要な取組であるアイドリングストップの励行などのドライバーへの教育や指導、燃費の優れたドライバーの表彰等も有効です。ドライバーがエコドライブに取り組みやすいような装置等の導入も望まれます。

2-1【燃費に関する定量的な目標の設定等】

□ 走行距離および燃料の使用状況について、会社として把握している。〔レベル 1〕

認証項目

→ 把握している場合は、次の表に記入してください。

表 1

燃費実績把握期間（　平成　　年　　月　～　平成　　年　　月　）

種別		総走行距離	燃料種	総燃料使用量	燃費実績	二酸化炭素排出係数※2	二酸化炭素排出量※3
事業用※1	ディーゼル自動車	km	軽油	ℓ	km/ℓ	2.58kg-CO_2/ℓ	kg-CO_2
	天然ガス自動車〈CNG自動車〉	km	CNG	Nm^3	km/Nm^3	2.23kg-CO_2/Nm^3	kg-CO_2
	電気自動車	km	電気	kWh	km/kWh	0.561kg-CO_2/kWh	kg-CO_2
	ハイブリッド自動車〈ガソリン〉	km	ガソリン	ℓ	km/ℓ	2.32kg-CO_2/ℓ	kg-CO_2
	ハイブリッド自動車〈軽油〉	km	軽油	ℓ	km/ℓ	2.58kg-CO_2/ℓ	kg-CO_2
	ガソリン自動車	km	ガソリン	ℓ	km/ℓ	2.32kg-CO_2/ℓ	kg-CO_2
	LPG自動車	km	LPG	ℓ	km/ℓ	1.67kg-CO_2/ℓ	kg-CO_2
	合　計	km	－	－	－	－	kg-CO_2
自家用※1	ディーゼル自動車	km	軽油	ℓ	km/ℓ	2.58kg-CO_2/ℓ	kg-CO_2
	天然ガス自動車〈CNG自動車〉	km	CNG	Nm^3	km/Nm^3	2.23kg-CO_2/Nm^3	kg-CO_2
	電気自動車	km	電気	kWh	km/kWh	0.561kg-CO_2/kWh	kg-CO_2
	ハイブリッド自動車〈ガソリン〉	km	ガソリン	ℓ	km/ℓ	2.32kg-CO_2/ℓ	kg-CO_2
	ハイブリッド自動車〈軽油〉	km	軽油	ℓ	km/ℓ	2.58kg-CO_2/ℓ	kg-CO_2
	ガソリン自動車	km	ガソリン	ℓ	km/ℓ	2.32kg-CO_2/ℓ	kg-CO_2
	LPG自動車	km	LPG	ℓ	km/ℓ	1.67kg-CO_2/ℓ	kg-CO_2
	合　計	km	－	－	－	－	kg-CO_2

※1 メタノール自動車は、燃料供給所が廃止され近年登録実績がないため除く。
※2 「地球温暖化対策の推進に関する法律」に基づく「特定排出者の事業活動に伴う温室効果ガスの排出量の算定に関する省令」（算定省令）
「温室効果ガス排出量算定・報告マニュアル」（環境省、経産省）
※3 計算式：二酸化炭素排出量＝期間燃料使用量×二酸化炭素排出係数

□　エコドライブについて、会社として燃費に関して定量的な目標を設定している。〔レベル 2〕 **認証項目**

→　目標を設定している場合は、次の表に記入してください。

表２

現在の燃費目標の取組み期間（　平成　　年　　月　～　平成　　年　　月　）

種別			目標の基にした燃費実績（表1の燃費実績）	改善率	現在の燃費目標
			A	B	C=[(A×B)÷100]+A
車種別目標	事業用※1	ディーゼル自動車	km/ℓ	%改善	km/ℓ
		天然ガス自動車（CNG自動車）	km/Nm³	%改善	km/Nm³
		電気自動車	km/kWh	%改善	km/kWh
		ハイブリッド自動車（ガソリン）	km/ℓ	%改善	km/ℓ
		ハイブリッド自動車（軽油）	km/ℓ	%改善	km/ℓ
		ガソリン自動車	km/ℓ	%改善	km/ℓ
		LPG自動車	km/ℓ	%改善	km/ℓ
	自家用※1	ディーゼル自動車	km/ℓ	%改善	km/ℓ
		天然ガス自動車（CNG自動車）	km/Nm³	%改善	km/Nm³
		電気自動車	km/kWh	%改善	km/kWh
		ハイブリッド自動車（ガソリン）	km/ℓ	%改善	km/ℓ
		ハイブリッド自動車（軽油）	km/ℓ	%改善	km/ℓ
		ガソリン自動車	km/ℓ	%改善	km/ℓ
		LPG自動車	km/ℓ	%改善	km/ℓ

※1 メタノール自動車は、燃料供給所が廃止され近年登録実績がないため除く。

□　燃費に関する定量的な目標を達成するため、エコドライブを効果的に進めるための計画を策定している。〔レベル 2〕

□　会社として、エコドライブの取組状況や取組結果（燃費）に基づいて、取組状況が改善するよう、取組の見直しを行う仕組みを設けている。〔レベル 3〕

＜チェック項目の解説＞

エコドライブを進めるためには、まず車両別に現状の燃費を把握することが必要です。車両の走行距離や燃料の使用状況は、運転日報の情報や、給油時の伝票、帳票類などをもとに把握し、最低１ヶ月以上の平均燃費を算出します。

また燃費は、車両別だけでなく、車種別、年式別、同一車両に乗務するグループ別、ドライバー別等のように、様々な切り口で細かく把握することが望まれます。

燃費を把握したら、その燃費をもとにして燃費向上の定量的な目標を設定することが必要です。

さらに目標達成を会社全体で効率的に進めるための計画を策定することも大切です。また、取組状況が改善するよう見直しを行う仕組みを設けておくことが望まれます。

●（参考）　燃費把握と目標燃費の設定

＜燃費把握＞

燃費把握は各社の事情でどのような方法でも構いませんが、適切な燃費管理のための基本は、車両別に、給油のたびに、走行距離及び給油量を基に給油時燃費を把握します。更に給油データを基に月間燃費、年間燃費などを算出・把握して、月ごとや年ごとの燃費の推移や改善の状況を把握します。

燃費把握では、エコドライブなどによる燃費改善の取組成果を確実に見えるようにするために、燃費関連データを正確に抜け漏れの無いように記録することが大事です。

なお、給油データの記録、給油時燃費や月間平均燃費の算出などはドライバーが自分で行うことが燃費に関する関心や燃費改善への意識を高めるのに役立ちます。

＜目標燃費の設定＞

把握した燃費を基にその改善目標を立てますが、燃費は季節、業務量、運行経路など各種の要因で変動しますので、燃費改善管理を適切・容易にするためには、一年間の変動を平均化した年間燃費を把握し、これを基に次年度の年間目標燃費を設定すると良いでしょう。但し、月ごとや四半期ごとなどに燃費実績を把握し、目標を設定する取り組み方もあります。どのように目標管理するかは各社の自由です。

目標は、ドライバーに対して「前年比○%向上」と割合を示すのも良いですが、「目標燃費○km/ℓ」と具体的な燃費数値を示すほうが目標燃費の意識付けにはより有効です。

2-2【エコドライブのための実施体制】

□　エコドライブを推進するための責任者を定めている。〔レベル 1〕 認証項目

□　ドライバーに対して、エコドライブに関する基礎的な知識について、5 項目以上の教育・指導を行っている。〔レベル 1〕 認証項目

→　教育・指導を行っている場合は、教育・指導を行っているエコドライブの取組内容に○をつけてください。

表3

取　組	記入欄
過度の暖気運転はやらない	
ゆっくり発進、急発進、急加速はやらない	
経済速度や、定速走行につとめる	
予知運転による停止・発進回数の抑制	
適切な車間距離をとる	
無駄な空ぶかしはしない	
登り坂で停車の際は、ブレーキ及びサイドブレーキを使用し、アクセルワークは行わない	
不必要なエアコン使用や必要以上の冷却温度使用をやめる	
駐停車中の無駄なアイドリンクを止める／休憩中、仮眠、洗車時はエンジンを止める	
トランク内に無駄な荷物を積まない	
（AT車の場合）走り出したら、アクセルをいったんゆるめる	
（AT車の場合）走行中は、できるだけ床までアクセルを踏み込まない	
（AT車の場合）信号待ち等の停止時にニュートラルにする	
（AT車の場合）オーバードライブ（O．D．）ボタンは通常時入れっぱなしにする	
（AT車の場合）平地走行はDレンジのまま、走行する	
（マニュアル車の場合）早めにシフトアップする	
その他　（　　）	

□　燃費管理の結果をもとに、ドライバー別あるいはグループ別に燃費が向上するよう指導を行っている。〔レベル 3〕

□　燃費管理の結果をもとに、燃費の優れたドライバーやグループの表彰等を行っている。〔レベル 3〕

＜チェック項目の解説＞

エコドライブを推進するため、エコドライブについての推進責任者を定めます。ドライバーと日頃から接している運行管理者等をエコドライブ推進責任者に選任するとよいでしょう。

エコドライブについては、ドライバーの日常的な実施を促すための教育や指導が必要です。取組が継続するように、ドライバー別あるいはグループ別の燃費管理の結果をもとに、日常の指導や教育を行います。それらに加えて、燃費の悪いドライバーやグループの指導、実技講習会への参加など具体的な指導も重要です。また、燃費の優れたドライバーやグループの表彰等を行うことも従業員の取組意欲が向上する効果が期待できます。

2-3【アイドリングストップの励行】

□ アイドリングストップの励行を重点的に取り組むよう周知している。〔レベル 1〕 認証項目

□ 環境保全への取組について、ステッカーなどの車内掲示により、利用者に対して理解を求めている。〔レベル 2〕

□ アイドリングストップに関する具体的な実施項目を定めている。〔レベル 2〕 認証項目

□ アイドリングストップに関する取組結果のデータを整理し、取組状況が改善するよう、取組の見直しを行う仕組みを設けている。〔レベル 3〕

＜チェック項目の解説＞

アイドリングストップはエコドライブの取組のひとつですが、エコドライブの中でもとくに重要な取組であり、多くの自治体がアイドリングストップの遵守を条例で義務づけています。アイドリングストップの重要性を認識したうえで、従業員に対してエコドライブに関する情報提供・教育の実施などを進めていくことが必要です。従業員の理解や意識を高めることと同様に、利用者に対して理解を求めることも重要です。タクシーの場合、乗客を乗せている時にこまめなアイドリングストップを行うことが難しいかもしれませんが、アイドリングストップの具体的な実施項目を定め、ドライバーに周知し実施していくことが必要です。また、取組結果のデータを整理し、改善していくよう、取組の見直しを行う仕組み作りが求められます。

2-4【推進手段等の整備】

□　エコドライブへの取組の重要性や取組姿勢を示す表示を運転席まわりに掲示し、ドライバーへの指導を行っている。〔レベル 1〕 認証項目

□　エコドライブの具体的な取組内容について手引きを作成し、エコドライブの教育・指導に役立てている。〔レベル 2〕

□　エコドライブを推進するための装置を導入している。〔レベル 3〕
→　導入計画を次の表に記入してください。

表 4

装　置	車両保有台数	導入実績台数	導入率
	A	B	C＝B/A×100
アイドリングストップ装置	台	台	%
エンジン回転数警告装置等のエコドライブ推進補助装置		台	%
その他 （　　）		台	%

＜チェック項目の解説＞

エコドライブを推進するためにはドライバーの努力は欠かせません。そのためには、エコドライブの重要性や取組姿勢について運転席の周囲などドライバーによく見える所へ掲示し周知する必要があります。また、運転日報や運転者手帳などへの記載によって指導を行っている場合も同様に推進手段の整備に該当すると考えられます。

また、エコドライブに関する手引きを作成し、あるいはエコドライブのための教材として各種団体・自動車ディーラーなどが作成のエコドライブ解説資料やエコモ財団発行の「乗用車のエコドライブテキスト」などの教材を用いて、具体的な取組方法や効果についてドライバーの理解を深めることが望まれます。

さらにエコドライブへの取組が容易に進むような装置等（アイドリングストップ装置やエンジン回転数警報装置、ドライブレコーダーなど）を整備することが有効です。

3. 低公害車の導入

取組のポイント

自動車の走行により排出される NOx 等の大気汚染物質や CO_2 等の温室効果ガスの排出を削減するためには、ハイブリッド車、アイドリングストップ装置付き車両などの低公害車等を導入することが最も効果的です。そのためには、低公害車について業態に合った車種を選定し、計画的な導入を進める必要があります。

3-1【低公害車：導入目標の設定と取組】

□ 低公害車等を導入している。〔レベル 1〕 認証項目

→ 導入している場合は、下表の現在の状況（A，B，C）に記入してください。

□ 低公害車等の導入について計画を策定し、目標達成に向けて導入に取り組んでいる。〔レベル 2〕 認証項目

→ 計画を策定している場合は、下表の導入目標（D，E，F，G）に記入してください。

表５

			現在の状況			導入目標			
			保有台数（低公害車等以外の車両も含めた車両保有台数）	導入実績台数	現在の導入実績比率	追加導入目標台数	導入率（全車両に対する低公害車導入目標比率）	時期（いつまでに）	今年度分導入計画台数
			A	B	C= B÷ A ×100	D	E=(B+D)÷ A ×100	F	G
事業用	低公害車※1	天然ガス自動車（CNG自動車）	台	台	%	台	%		台
		電気自動車		台	%	台	%		台
		ハイブリッド自動車		台	%	台	%		台
		低燃費かつ低排出ガス認定車※2		台	%	台	%		台
	低排出ガス認定車（※2以外）※3			台	%	台	%		台
	合計			台	%	台	%		台
自家用	低公害車※1	天然ガス自動車（CNG自動車）	台	台	%	台	%		台
		電気自動車		台	%	台	%		台
		ハイブリッド自動車		台	%	台	%		台
		低燃費かつ低排出ガス認定車※2		台	%	台	%		台
	低排出ガス認定車（※2以外）※3			台	%	台	%		台
	合計			台	%	台	%		台

※1 メタノール自動車は燃料供給所が廃止され、近年登録実績がないため除く。

※2 「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づく燃費基準達成車および低排出ガス認定車。

※3 国の低排出ガス認定車、および九都県市指定低公害車、近畿八府県市指定低排出ガス車、山梨県指定低公害車、札幌市指定低公害車等の地方公共団体で定める低公害車。

□　導入計画に基づいて、低公害車等の導入目標を達成している。〔レベル 3〕
　→　計画達成情況を下表に記入してください。

表６

			前年度分 導入目標台数	導入実績台数	目標達成率
			A	B	C= B÷ A ×100
事業用	低公害車※1	天然ガス自動車 (CNG自動車)	台	台	%
		電気自動車	台	台	%
		ハイブリッド自動車	台	台	%
		低燃費かつ低排出ガス認定車※2	台	台	%
	低排出ガス認定車 (※2以外)※3		台	台	%
	合計		台	台	%
自家用	低公害車※1	天然ガス自動車 (CNG自動車)	台	台	%
		電気自動車	台	台	%
		ハイブリッド自動車	台	台	%
		低燃費かつ低排出ガス認定車※2	台	台	%
	低排出ガス認定車 (※2以外)※3		台	台	%
	合計		台	台	%

※1　メタノール自動車は燃料供給所が廃止され、近年登録実績がないため除く。
※2「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づく燃費基準達成車および低排出ガス認定車。
※3　国の低排出ガス認定車、および九都県市指定低公害車、近畿八府県市指定低排出ガス車、山梨県指定低公害車、札幌市指定低公害車等の地方公共団体で定める低公害車。

＜チェック項目の解説＞

ここでは「低公害車等」として、下記の「(参考) 低公害車等とは」に記載の車両を対象としています。

これら低公害車等の中には運用しにくい車両もありますが、事業の実態に合った低公害車等の導入計画を策定し、目標達成に向けて取り組んでいくことが必要となります。車両導入計画は、設備費用も大きく経営に与える影響も大きいため、1 年程度の短期的な計画ではなく、３～５年程度の中長期的な計画をたてる必要があります。

また、目標に対して達成しているか定期的に確認することも重要です。

●（参考）　低公害車等とは

グリーン経営では、以下のような国が定める低公害車およびそれ以外の大気汚染公害等を減少させるための対策を採った車両を「低公害車等」と称します。

①「低公害車開発普及アクションプラン」（経済産業省、国土交通省、環境省）における低公害車

・天然ガス自動車
・電気自動車
・ハイブリッド自動車
・低燃費かつ低排出ガス認定車（※）

※「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づく燃費基準（トップランナー基準）早期達成車で、なおかつ、国の定めた「低排出ガス認定実施要領」に基づく低排出ガス認定車（燃費と低排出ガス双方の基準を満たしていなければなりません）。

②低排出ガス認定車

国（国土交通省）の低排出ガス認定車、および九都県市指定低公害車や近畿八府県市指定低排出ガス車等の地方自治体で定める低公害車（低排出ガス車）です。

③アイドリングストップ装置付車両

＜LPG 車について＞

排出ガス性能が CNG 車と同程度であり、ほとんどの車両が地方公共団体で定める低公害車（低排出ガス車）となっています。また、平成 15 年度には、燃費に関して、国によりに燃費基準（目標年度平成 22 年度）が設定されました。

〈参考〉 LPG車低公害車等一覧　21年3月現在

	メーカー	通称名	型式	国で定める低排出ガス認定	地域で定める低公害車		燃費基準
					九都県市	京阪神	
低公害車 低燃費 かつ 低排出ガス 認定車 ※1	トヨタ	クラウンセダン クラウンコンフォート	ＤＢＡ－ＴＳＳ１０		H17超 低公害	H17超低排出 ｶﾞｽﾚﾍﾞﾙ	平成22年度 燃費基準100%達成
	トヨタ	クラウンセダン	ＤＢＡ－ＴＳＳ１０Ｈ		H17超 低公害	H17超低排出 ｶﾞｽﾚﾍﾞﾙ	平成22年度 燃費基準100%達成
	トヨタ	コンフォート	ＤＢＡ－ＴＳＳ１１		H17超 低公害	H17超低排出 ｶﾞｽﾚﾍﾞﾙ	 平成22年度 燃費基準100%達成 ※マニュアルトランスミッションの場合は110%達成
	トヨタ	コンフォート（教習車）	ＤＢＡ－ＴＳＳ１１Ｙ		H17超 低公害	H17超低排出 ｶﾞｽﾚﾍﾞﾙ	平成22年度 燃費基準100%達成
低排出ガス 認定車	―	―	―	―	―	―	―

※1「エネルギーの使用の合理化に関する法律」に基づく平成２２年度燃費基準（トップランナー基準）早期達成車で、かつ、国の定めた「低排出ガス車認定実施要領」に基づく低排出ガス認定車となるものです。

過去に低排出ガス車（国の低排出ガス認定車、地域で定めた低公害車等）となっていた車両型式一覧

	メーカー	通称名	型式	国で定める低排出ガス認定	地域で定める低公害車		（参考） 燃費基準
					九都県市	京阪神	
	トヨタ	コンフォート	ＡＢＡ-ＹＸＳ１１		（優） 低公害車	ＬＥＶ	平成22年度燃費基準105%達成車 ※2
	トヨタ	コンフォート（教習車）	ＡＢＡ-ＹＸＳ１１Ｙ		（優） 低公害車	ＬＥＶ	
	トヨタ	クラウンセダン	ＡＢＡ-ＹＸＳ１０		（優） 低公害車	ＬＥＶ	
	トヨタ	クラウンコンフォート	ＡＢＡ-ＹＸＳ１０		（優） 低公害車	ＬＥＶ	平成22年度燃費基準105%達成車 ※2
	トヨタ	クラウンセダン	ＡＢＡ-ＹＸＳ１０Ｈ		（優） 低公害車	ＬＥＶ	
	トヨタ	コンフォート	ＴＡ-ＹＸＳ１１	良（☆）平成12年基準25%低減	（良） 低公害車	ＴＬＥＶ	
	トヨタ	コンフォート（教習車）	ＴＡ-ＳＸＳ１３Ｙ	良（☆）平成12年基準25%低減	（良） 低公害車	ＴＬＥＶ	
	トヨタ	コンフォート（教習車）	ＴＡ-ＹＸＳ１１Ｙ	良（☆）平成12年基準25%低減	（良） 低公害車	ＴＬＥＶ	
	トヨタ	クラウンコンフォート	ＴＡ-ＹＸＳ１０	良（☆）平成12年基準25%低減	（良） 低公害車	ＴＬＥＶ	
	トヨタ	クラウンセダン	ＴＡ-ＹＸＳ１０	良（☆）平成12年基準25%低減	（良） 低公害車	ＴＬＥＶ	
	トヨタ	クラウンセダン	ＴＡ-ＹＸＳ１０Ｈ	良（☆）平成12年基準25%低減	（良） 低公害車	ＴＬＥＶ	
	日産	クルー	ＡＢＡ－ＱＫ３０		（優） 低公害車	ＬＥＶ	平成22年度燃費基準100%達成車 ※2
	日産	セドリック	ＡＢＡ－ＱＪＹ３１		（優） 低公害車	ＬＥＶ	平成22年度燃費基準100%達成車 ※2
	日産	クルー	ＬＡ-ＱＫ３０	優（☆☆）平成12年基準50%低減	（優） 低公害車	ＬＥＶ	
	日産	セドリック	ＬＡ-ＱＪＹ３１	優（☆☆）平成12年基準50%低減	（優） 低公害車	ＬＥＶ	

※2 マニュアルトランスミッション車のみ達成（燃費基準）

低排出ガス認定車及び地域で定めた低公害車指定の最新情報は以下のサイトで確認してください。
国の低排出ガス認定車一覧　http://www.mlit.go.jp/jidosha/lowgas/lowgaskouhyou/index.html
九都県市指定低公害車一覧　http://www.9taiki.jp/

4. 自動車の点検・整備

取組のポイント

自動車走行に伴う CO_2 や大気汚染物質の排出を適正な状況に保つためには、法に定められた点検・整備を実施することが不可欠ですが、それに加えて、車両の使用状況等を見ながら、環境保全の観点からの適切な点検・整備を進めることが必要です。

そのためには、ドライバーへの教育や情報の提供、点検・整備結果の把握などの体制を整えます。また、環境に影響のある車両状態が発生していないかを定期的に点検することも環境に配慮した点検・整備として必要です。さらに、車両の特性、使用状況を鑑みて、会社として独自の点検・整備基準（走行距離、点検期間、方法など）を設けて点検・整備を進めてください。

4-1【点検・整備のための実施体制】

□ 点検・整備について、ドライバーを対象に教育を行い、情報の提供を行っている。〔レベル 1〕 認証項目

□ 整備員に対して、環境保全への観点からの点検・整備に関する事項について、5 項目以上の教育・指導を行っている。〔レベル 1〕 認証項目

→ 教育・指導を行っている場合は、教育・指導を行っている環境保全への観点からの点検・整備に関する事項に〇をつけてください。

表 7

環境保全への観点からの点検・整備に関する事項	記入欄
気化系統の適正管理をする	
タイヤの空気圧・偏摩耗の点検	
エア・クリーナーの目づまりがないかどうか	
ファンベルト、冷却水の状態を確認する	
点火プラグの汚れ、ギャップを点検	
エンジンオイルの量と汚れの確認	
排気ガスの色の異常の有無を確かめる	
ハンドルの重さや取られが無いかを確かめる	
クラッチに滑りが無いかを確かめる	
ブレーキの引きずりがないことを確かめる	
その他 （　　）	

□ 点検・整備は、法定点検に加えて、自主点検を含めて明示された実施計画を基に行い、その結果を把握し、記録として残している。〔レベル 1〕

＜チェック項目の解説＞

適切な時期に、適切な個所の点検・整備を行うためにはドライバーの協力が必要です。このため、ドライバーに対し、法令点検の遵守についてや日ごろの乗務のなかでの異常の見分け方などの教育や情報提供が欠かせません。

また、整備員についても、外部に委託している場合も含めて、環境保全における点検・整備の重要性や環境保全の観点から、点検・整備に当って特に留意すべき箇所や点検事項などについて教育・指導が必要です。

点検・整備は計画的に行う必要があり、法定点検に加えて車の使用状況を考慮した自主点検も含めた点検・整備の実施計画を策定します。実施計画には、法定点検や自主点検で実施する項目や基準、いつ実施するか等を記します。また、実施結果は記録として残しておきます。

4-2【車両の状態に基づく適切な点検・整備】

車両の状態を日常から把握し、環境に対して影響のある現象が確認された時には、直ちに点検・整備を実施している。

□ **LPG 車の排ガスの臭いが強くなってきているか、ディーゼル車の排ガスの汚れがひどくなってきているか確認し、臭いが強くなったり汚れがひどくなったと判断した時には、点検・整備を実施している。〔レベル 1〕** 認証項目

□ **燃費が悪くなってきた時には、直ちに点検・整備を実施している。〔レベル 1〕** 認証項目

□ **エアコンの利きが悪くなってきた時には、直ちに点検・整備を実施している。〔レベル 1〕** 認証項目

□ **車両に異常音が発生した時には、直ちに点検・整備を実施している。〔レベル 1〕** 認証項目

＜チェック項目の解説＞

ここで取り上げた事項は、環境に対して影響があるため、異常があった場合には速やかに点検・整備を実施する必要があります。

LPG 車の排気ガスの臭いが強くなったり、ディーゼル車の排気ガスの汚れがひどくなる原因は、燃料の異常な燃焼にあり、LPG 車では大気汚染物質である CO や HC の増加が、ディーゼル車では黒煙の増加が問題となります。

燃費悪化の原因は原動機や走行装置などにあると考えられ、燃料消費量や CO_2 排出量の増加が問題となります。

エアコンの利きが悪化する原因は、主にエアコンガスの漏れが考えられ、エアコンガスであるフロンガスによるオゾン層破壊や代替フロンガスによる地球温暖化が問題となります。

排気音やエンジン音、走行音など車両の走行に伴う騒音も環境問題のひとつです。

このような異常な状況になっていないかどうか、確認する方法を定め、定期的に確認することが必要になります。

4-3【法定点検に加えて環境に配慮した独自の基準による点検・整備の実施】

□　法定点検に加えて、1ヶ月点検等を自主的に行っている。〔レベル 2〕

環境に配慮した独自の基準による点検・整備を実施している。

□　タイヤの空気圧の点検・調整は、独自の点検期間を設定し、空気圧の測定をもとに実施している。〔レベル 2〕 認証項目

□　エンジンオイルの交換にあたっては、走行距離または使用期間について独自の基準を設定し、実施している。〔レベル 2〕 認証項目

□　エンジンオイルフィルタの交換にあたっては、走行距離または使用期間について独自の基準を設定し、実施している。〔レベル 2〕 認証項目

□　上記の他に点検・整備について独自の基準を設定し、実施している。〔レベル 2〕
→　実施している場合は下表に記入してください。

表 8

点検箇所	点検期間	走行距離	使用期間
		km	
		km	
		km	

＜チェック項目の解説＞

点検・整備に関する取組としては、法定点検の実施に加えて、自動車メーカーなどからの点検・整備に関する情報（車両取扱説明書に記載など）や車両の使用状況、日常点検の結果等を考慮して、会社として独自の点検・整備基準（走行距離、点検期間等についての基準）を設定し、自主的に点検・整備を実施することが望まれます。

ここでは、環境に配慮した点検・整備の項目として、タイヤ空気圧の点検・調整、エンジンオイルの交換、エンジンオイルフィルタの交換を取り上げています

例えば、タイヤの空気圧が 10%低いと燃費は 3%以上悪化するといわれています。空気圧の点検は空気圧計を用いた点検、調整が必要です。適切なエンジンオイルやエンジンオイル

フィルタ交換により燃費、排出ガス悪化防止などがはかられます。交換等を実施する基準は、自動車メーカー等が公表しているメンテナンスノート等に記載された点検・整備の情報をもとに、車両の使用状況が標準的な使われ方なのか厳しい使われ方（シビアコンディション）なのかを考慮して設定することが必要です。

これらの点検に加え、エアフィルタの清掃及び交換や、オートマオイル（ATF）の交換等もあげられます。エアフィルタは目詰りを起こすと不完全燃焼の原因となり、燃費の悪化につながりますし、オートマオイル（ATF）の劣化が進むと燃費の悪化や故障の原因にもなります。これらの、その他点検箇所についても、独自の基準を設定し実施していくことが望まれます。

5. 廃棄物の適正処理およびリサイクルの推進

取組のポイント

事業活動に伴って発生する廃棄物は、二次的な公害の防止や循環型社会形成のためのリサイクル（再生利用）の推進という観点から、廃棄物の処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託するなど適正に処理しなければならないと同時に、自社においても、発生を抑制（発生量削減）し、再使用できる資材を確実に回収・再利用し、再生可能な部材が捨てられたりすることがないように管理することが重要です。

特に産業廃棄物に指定されているものは、不法投棄されることがないように最終処分まで廃棄物を出した企業が責任を負う必要があります。

実際にこれら廃棄物の発生抑制、適正処理、リサイクルなどの推進に取り組むのは従業員の皆さんですから従業員に対する教育指導も欠かせません。

5-1【従業員に対する廃棄物に関する教育】

□ 廃棄物の発生抑制（発生量削減）、再使用（繰り返し利用）、リサイクル（再生利用＝再資源化）及び適正処理の推進について従業員に対して指導を行っている。〔レベル 1〕 認証項目

＜チェック項目の解説＞

廃棄物に関わる環境保全を進めていくためには、従業員一人ひとりの廃棄物問題に関する理解と取組への協力が必要です。そのためには廃棄物に関して、発生抑制、再使用、リサイクル、適正処理などに関する教育・情報伝達を日頃から継続して行なうことが必要です。

5-2【廃棄物の適正な管理】

廃油、廃タイヤ、廃バッテリーの処理に際して、処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託している。

□ 廃油の処理に際して、処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託している。〔レベル 1〕 認証項目

□ 廃タイヤの処理に際して、処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託している。〔レベル 1〕 認証項目

□ 廃バッテリーの処理に際して、処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託している。〔レベル 1〕 認証項目

＜チェック項目の解説＞

ここでは、整備に伴って生じる廃油、廃タイヤ、廃バッテリーを対象にしており、これらの処理に際して、処理やリサイクルを適切に実施している業者に委託していることが必要となります。

廃棄物のうち廃車に関する事項はバス事業ではトラック事業と異なりチェック項目の対象外としてはいますが、廃車に際して事業者は、使用済み自動車を自動車リサイクル法（使用済み自動車の再資源化等に関する法律）に従い、新車・中古車販売店、整備業者、解体業者等の登録引取業者に引き渡し、車体やエアコンのフロン類、エアバック（火薬）及びシュレッダーダスト（破砕くず）等が適正に回収・処理されるようにしなければなりません。なお、エアコンのフロン類については、地球温暖化やオゾン層の破壊など環境への影響が大きいことから自動車リサイクル法とは別にフロン回収破壊法により、エアコン機器の廃棄時におけるフロン回収破壊専門業者による適正な回収及び破壊処理（無害化）の実施が義務づけられています。

自社整備を行っている事業者では、整備に伴って生じる廃油、廃タイヤ、廃バッテリー等の産業廃棄物処理については、直接の排出事業者となるため、廃棄物処理法に従って許可を受けた廃棄物処理業者（収集運搬業者及び処分業者）と書面で産業廃棄物処理委託契約を締結し、排出の都度マニフェスト（産業廃棄物管理票）を発行するなど、適正な処理や管理を行う必要があります。特にマニフェストは、廃棄物の不法投棄を防ぐため、排出事業者が出した廃棄物が最終処分されたことを所定の期限内に返送されてくるマニフェストを通じて確認するためのものであり、廃棄物管理上で重要な書類です。

なお、自動車に限らず廃棄物処理全般において、マニフェスト制度や毎年のように行われる法改正等にみられるように、法規制は年々厳しくなり、また排出者責任を強化する流れになっていますので、排出事業者は今後の法規制の改正動向に留意していくことが重要です。

6. 空車走行距離の削減および効率的走行の推進

取組のポイント

タクシーについては、流し、駅待ち、営業所待機等の営業形態に係わらず、迅速に乗客の要望に対応し、かつ、できる限り効率的な運行を行うことにより空車走行距離の削減や効率的走行を進めることが環境保全の観点からも必要です。

6-1【空車走行距離の削減】

□ 配車に無線を導入している。〔レベル 1〕 認証項目

□ ＧＰＳ－ＡＶＭシステムを導入している。〔レベル 2〕

□ 顧客の集中等に関する情報をドライバーへ伝達している。〔レベル 2〕

＜チェック項目の解説＞

乗客の要望に迅速に対応し、かつ、空車走行距離の削減を進めていく取組として、無線配車や GPS-AVM システムの導入による効率的な配車の実施があります。

また、乗客需要に関する情報を迅速に把握し、対応することも重要です。そのためには、会社の営業活動を通じて、例えばホテルでの大規模な会議といったイベント等の情報を事前に把握しておきドライバーへ伝達したり、ドライバーが持っている乗客の集中に関する情報を分析し、共有して活用することにより、効率的な配車や運行が可能になります。

6-2【効率的走行の推進】

□ 繁忙時、閑散時に合わせた稼働計画を策定し、これを実施している。〔レベル 1〕 認証項目

□ 乗合タクシーを運行している。〔レベル 2〕

＜チェック項目の解説＞

土曜日、休日等の閑散時の稼働率を抑え、平日の稼働率を上げるような稼働計画を策定し、実行することにより実車率を向上させることは、環境保全の観点からも必要です。

また、都市の中を循環したり、主要な駅から集合団地へ向かったり、空港等から市街地へ向かったり、一方向に向かう乗客が集合する時間帯や区域等において、乗合タクシーを運行して効率的な走行を進めることは、環境保全の面からも有効です。

7. 管理部門（事務所）における環境保全の推進

取組のポイント

管理部門（事務所）における環境保全への主要な取組としては、グリーン購入や電気・紙等の節約、分別によるごみの発生抑制等があります。こうした取組は、事業者が明確な方針を示すことによって容易に取組が可能であり、既に、多くの企業が取り組んでいます。

7-1【管理部門（事務所）における環境保全】

事務所内での環境保全の取組について、従業員に周知している。

□ エコマーク製品等を優先的に購入する。〔レベル 1〕 認証項目

□ 不必要な照明の消灯を徹底する。〔レベル 1〕 認証項目

□ 空調機器を適正温度に設定する。〔レベル 1〕 認証項目

□ コピー用紙等の紙使用量の削減に努める。〔レベル 1〕 認証項目

□ 分別回収ボックスを設置し、分別回収に努める。〔レベル 1〕 認証項目

□ 使い捨て製品の購入を控える。〔レベル 1〕 認証項目

□ 事務所内でのエネルギー使用量、廃棄物排出量の削減について、目標を設定している。〔レベル 2〕

□ 事務所内でのエネルギー使用量、廃棄物排出量の削減についての取組状況を目標に照らして評価し、取組状況が改善するよう取組の見直しを行う仕組みを設けている。〔レベル 3〕

＜チェック項目の解説＞

事務所での環境保全として、次の項目について取り組むことを従業員に対し教育や指導を行い、周知していることが必要です。

- エコマーク製品等を優先的に購入する
- 不必要な照明の消灯を徹底する
- 空調機器を適正温度に設定する
- コピー用紙等の紙使用量の削減に努める
- 分別回収ボックスを設置し、分別回収に努める
- 使い捨て製品の購入を控える

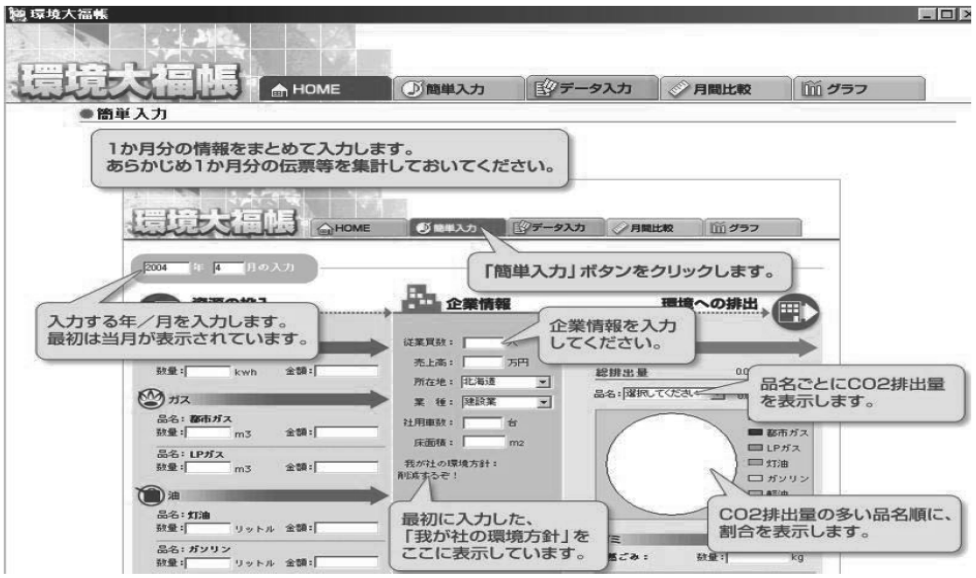
また、事務所での環境保全を進めるために、エネルギー使用量と廃棄物の排出量を把握し、

削減の目標を設定して取り組むことが求められます。更に、取組結果を把握して、取組の見直しを行うことも大切です。

●（参考）　環境大福帳の利用

エネルギーデータ等を管理するツールとして、環境省が無償で提供しているソフトで「環境大福帳」があります。パソコンを利用して容易に目標管理を行うことができます。

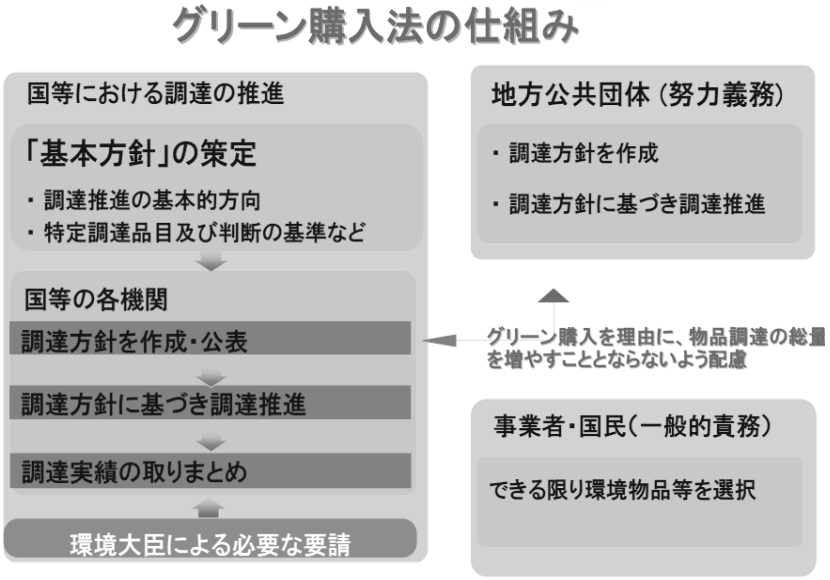
環境大福帳のイメージ



●（参考）　グリーン購入法について

エコマーク製品等を優先的に購入することなどを定めた法律が平成 13 年 4 月に施行された「グリーン購入法」です。グリーン購入に取り組むことが国の機関等は義務であり、地方公共団体は努力義務、事業者・国民は一般的責務があると定められています。

グリーン購入法に従った物品やサービスの購入に取り組むことは環境保全の大事な取組の一つです。



任意に設定する項目例

取組のポイント

事業者の環境保全の取組は、企業の規模、事業所数、業態等により様々な取組が考えられます。これまでの７項目は、全ての事業所で積極的に取り組んでいただきたい項目として示しました。その他の取組については、当面事業所の皆さんが、企業の実態に応じて任意に項目を設定し、取組を進めていただきたいと考えています。

以下のチェック項目は、任意に取り組む項目の例として示したものです。

社会とのコミュニケーション

1【社会への取組のアピール】

□　事業活動における環境保全に係る情報をパンフレットや環境報告書などを用いて社会に公表している。

□　環境保全を目的とした団体や地域活動に参加、協力している（例：事業所周辺のごみ拾いの実施など）。

2【住民からの苦情への対応】

□　消費者や地域住民からの苦情・相談を受け付ける窓口を設定している。

□　受け付けた苦情や相談について社内で検討し、必要な項目については対応を行っている。

＜チェック項目の解説＞

会社が事業活動を進めるうえでは、地域社会と良好な関係を保つことが重要です。

その一つとして社会とのコミュニケーションの確保は外せません。コミュニケーションの第一歩は、会社における環境に関する取組についての情報を、日頃から地域へ公表しておくことです。例えば、事業活動における環境保全に係る情報をパンフレット、環境報告書、インターネットなどを用いて公表していくことが考えられます。

また、環境保全を目的とした団体や地域活動に参加、協力していくことも重要です。

地域への情報提供や地域活動への参加の具体的な事例としては、次のような活動があります。

【取組の例】

・垂れ幕、横断幕、ステッカー等による取組の周知

・市、警察、地域団体への取組結果の報告
・環境に関する催しへの参加
・営業所周辺の清掃

さらに、消費者や地域住民等からの排ガスや騒音等の苦情に対して、素早く対応する体制を整備することも、地域社会と良好な関係を保つうえで必要です。そのためには、対応する窓口を設置することや、その窓口を消費者や地域住民に対して明確にしておく必要があります。また、窓口に持ち込まれる苦情については速やかに対処することが重要です。